

This volume was digitized through a
collaborative effort by/ este fondo fue
digitalizado a través de un acuerdo
entre:

Ayuntamiento de Cádiz

www.cadiz.es

and/y

Joseph P. Healey Library at the
University of Massachusetts Boston
www.umb.edu



38
3
19(16)

INFORME
DE LA
LIGA DE CONTRIBUYENTES
DE CÁDIZ.

EN CONTESTACION AL INTERROGATORIO
QUE LE DIRIGIÓ
LA COMISION ESPECIAL ARANCELARIA
CON FECHA 12 DE NOVIEMBRE PRÓXIMO PASADO,
ACERCA DE LAS CONSECUENCIAS QUE HA PRODUCIDO
LA SUPRESION

Del Derecho Diferencial de Bandera,

APROBADO POR LA
JUNTA DIRECTIVA
EN SESION CELEBRADA EL DIA 23 DE ENERO ÚLTIMO.



CÁDIZ
—
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE JOSÉ MARÍA GÁLVEZ.
TENERÍA Y SACRAMENTO, 42.
1879.

R. 1667

I N F O R M E
DE LA
LIGA DE CONTRIBUYENTES
DE CADIZ
EN CONTESTACION AL INTERROGATORIO
QUE LE DIRIGIÓ LA
COMISION ESPECIAL ARANCELARIA.
~~~~~

Haciendo mérito esta Junta de la circular que se sirvió dirigirle la Comision Especial Arancelaria, con fecha 12 de Noviembre último incluyendo el Interrogatorio acerca de las consecuencias que ha producido la supresion del derecho diferencial de bandera, designó una comision de su seno para que se encargase de estudiar tan importante asunto, la cual en cumplimiento de su cometido presentó á la consideracion de la misma el siguiente proyecto de contestacion:

PRIMERA CUESTION.

PREGUNTA 1.<sup>a</sup> *Aumento ó disminucion que han tenido los buques españoles en el movimiento marítimo como consecuencia del derecho diferencial de bandera.*

Siendo la historia la piedra de toque en que se ensayan y analizan las ideas; para conocer la sustancialidad de los principios y la dependencia existente entre el desarrollo de los mismos y el desenvolvimiento de los sucesos, nos será suficiente en el punto de que se trata, dar una mirada retrospectiva al decenio anterior al año 68 y estudiar la influencia que han ejercido en la vida de nuestra marina las leyes formadas el año 69, poniéndolas en paralelo con la

fuerza impulsiva de la legislacion precedente.

Ante el dictámen inspirado por el careo de las dos épocas, á presencia de los hechos, ante la sentencia del tiempo, no conviene improvisar largo discurso, que no ha menester de ello la razon, cuando con tantas fuerzas se muestra, como aparece en el presente juicio.

Fijando la atencion en el desenvolvimiento que presentaba la construccion naval en España por los años del 59 al 68, durante dos lustros seguidos apareció en todo el litoral un fecundo afan de construir; no se daba reposo al trabajo: en Bilbao, en Cataluña, en Cádiz se pusieron numerosas quillas de naves para lanzarlas al comercio, para entregarlas al tráfico, siempre necesitado de nuevos elementos para la satisfaccion de las necesidades mercantiles; muchos armadores, no teniendo astilleros libres para construir, adquirieron barcos, tanto de hierro como de madera; en el extranjero y en todo el litoral se mostraba la prosperidad, invitando á los hombres trabajadores para que dieran con sus especulaciones honra á la patria y vida á la riqueza pública, y así sucedía. Con destino á nuestras colonias de Asia y América, se fletaban en todas partes y especialmente en Inglaterra ricas expediciones que daban prestigio á la Metrópoli en aquellas apartadas provincias y fecundo lucro al comercio marítimo, por todas partes parecía resurgir la animacion y la vida; despues de largas convulsiones, España parecía tocar ya los días de la fortuna y en verdad que nunca estuvimos más cerca de cimentar nuestro poder, pero ¡cuán poco duraron aquellos días tan felices para nuestra patria!

Entónces teníamos una marina con fuerza de crecimiento tan grande, que inspiraba recelo, que era ya envidia á los extranjeros; su tonelaje como puede verse en las respectivas matrículas ó comandancias de marina, era tan crecido que infundía ánimo de cuán ámplia no había de ser la latitud de nuestro comercio, pero circunstancias tan halagüeñas tuvieron una fatal contradiccion y fué la reforma del año 69: la legislacion última no ha venido á paralizar, vino á destruir el rápido crecimiento que se manifestaba, como indicio de venturosos días para el comercio y para la nacion.

A partir de esta última fecha de tan triste recordacion para nuestra marina, todo se ha trocado, la esperanza convirtiéndose en desaliento, el estímulo de adquisicion en necesidad de vender, la riqueza en pobreza, la multiplicacion en resta; derogado el derecho diferencial, la competencia con los extranjeros es imposible, toda colocacion para las naves españolas difícil y por tanto su mantenimiento no representa lucha, no significaba rivalidad, es sacrificio estéril: la consecuencia inmediata de un trastorno tal fué la venta á los extranjeros de aquellos preciosos elementos ó su destruccion en los puertos.

Frente á hechos tan evidentes, sería ocioso todo razonamiento escolástico; hay una elocuencia más acentuada que la redactada por la retórica y es la elocuencia del cálculo, los teoremas de los números, las operaciones de la aritmética. Todo juicio, todo comentario, puede en nuestro sentir reducirse á la siguiente fórmula: «del 58 al 68 adquirimos, del 68 al 78 vendimos» ¿dónde está la justicia, donde el bien? Para España y para la razon universal, es indudable que en la legislacion protectora, dado que ella nos llevaba al progreso, mientras la posterior nos ha traído á la más funesta de las reacciones, al atraso del empobrecimiento, tan llorado por sus consecuencias en la historia de los pueblos.

Ninguna demostracion prueba tan perfectamente este aserto como el texto del apéndice núm. 1, cuyo relato pone el desconsuelo en el ánimo del más esforzado, considerando que ántes de la reforma, no había ejemplo de que España vendiera un barco al extranjero.

El resultado práctico de la ley del 69 puede compendiarse en el siguiente resumen de las naves que han dejado nuestro pabellon, para tomar casi en su totalidad el Inglés:

7 Buques de hierro.

17 Id. de madera.

10 Vapores de hierro.

Total 34 buques con un porte de 22.276 toneladas netas de registro que equivalen á mucho mayor número de toneladas efectivas de carga y no ha cesado todavía este desprendimiento, porque en la actualidad permanecen en venta varios barcos Españoles en Liverpool, entre ellos *Fran-*

*cisca, Manuela y Sofia.* ¿Es posible tener posicion más precaria? ¡Pues su paternidad indudablemente es propia del libre cambio, pues con el derecho diferencial jamás se conoció estado tan desastroso!

PREGUNTA 2.<sup>a</sup> *Fletes que se pagaban ántes y despues de la reforma.*

Hemos visto en el artículo anterior la minoracion en el número de barcos, pero no han concluido en esto las desdichas de nuestras naves: con la ley reformista, los fletes que ántes obtenían los buques españoles en el extranjero, han sufrido una disminucion considerable y hoy mismo están amenazados de su privacion absoluta.

En los diez años anteriores á la innovacion, el flete que por término medio se pagaba al buque español para Filipinas, desde los puertos de Francia, Alemania ó Inglaterra era 15 pesos por tonelada; á contar desde el 69 se han ido reduciendo gradualmente hasta el extremo de que en el último trienio, se ha admitido carga á los precios de 7 pesos por tonelada. ¿No dice esto por sí solo bastante sobre el porvenir que con la presente ley aguarda á nuestra navegacion? Pues no termina aquí el descenso, es preciso tener entereza para decir toda la verdad; ni aun á tan reducido flete se ha encontrado carga completa y muchos barcos de los que ántes eran solicitados con empeño han complementado su carga por cuenta de sus armadores: nada hay en esto de exajerado, es hecho público que muchas naves de las que ántes conducían ricas mercaderías han fondeado en nuestras posesiones, con el ínfimo flete de carbón y hasta en lastre.

Un hecho tal merece explicacion; el espíritu investigador buscando sus causas las encuentra en la supresion del derecho diferencial de bandera, no ménos que en la navegacion indirecta que se verifica de mercancías extranjeras conducidas en los pabellones propios hasta Singapore y Hongkong, para ser luego introducidas en Filipinas desde estos depósitos en bandera Española.

Los vapores Ingleses pueden sobrepujar y realmente aventajan en economía de portes á los Españoles, porque tienen en aquella parte grandes mercados á donde dirigirse,

de forma, que aun cuando tomen á reducido flete la carga para nuestras posesiones, no se perjudican ni aun cediendo para su remision á Filipinas parte de los fletes, porque el valioso cargamento que conducen para sus propios mercados les resarse y con esceso de la baratura en el cargamento que llevan como secundario y sin exigirles gastos algunos especiales.

Los vapores Españoles á pesar de admitir todo género de carga y á igual precio que sus rivales, no llenan nunca su tonelaje ni aun rebajando el trasporte para Singapore, pues el proteccionismo Inglés en esta parte es absoluto, y prefieren embarcar en bandera nacional, aun pagando dos ó tres pesos más en tonelada: en obsequio al patriotismo, no sólo sobrellevan sino que aceptan muy gustosos cualquier recargo que pueda contribuir á la vida y esplendor de su marina: ¡preciosa leccion que debiera ser imitada por nosotros!

En 1870 el promedio del flete por tonelada para Filipinas por buque de vapor, era de veinte pesos por el Canal de Suez y en los tres últimos años ha descendido, efecto de las causas que dejamos apuntadas, hasta á 14 pesos.

Antes del 69, ningún buque extranjero iba cargado á Filipinas á no ser con carbon: aunque el consumo del archipiélago era y es por desgracia casi en su totalidad extranjero, su importacion ántes de la malhadada reforma, se verificaba en bandera española: rebajado que fué el derecho diferencial, nuestro pabellon ha sido rápidamente espulsado por la afluencia de los extranjeros y desde entónces la espaciosísima bahía de Manila, es lugar donde cualquiera bandera luce más que la nacional.

¿Puede llamarse á esto error económico? Si estudiamos su trascendentalismo, preciso es confesar, que no lo explica bastante el vocablo *error*, su gravedad es de más importancia.

A pesar de la conservacion del derecho diferencial en la Isla de Cuba y Puerto Rico, tambien se ha mostrado de una manera sensible en las Antillas la supresion del derecho diferencial para la Península y otras posesiones, á consecuencia, de que privados de colocacion en otros litorales

todos los barcos paralizados, se han dirigido á América, produciendo así una concurrencia nacional que ha obligado á abaratar los fletes, hasta el extremo de que pagándose ántes de la reforma diez y quince pesos por tonelada, hoy sólo se puede obtener un flete de ocho pesos como término medio para el buque de vela y once para los de vapor.

La escesiva abundancia de barcos españoles á fletar en una sola region, donde tienen que ir á buscar los restos de proteccion que han quedado, es por sí sola suficiente para producir tan escesiva depreciacion. ¿Que no será pues en las aguas donde compiten los favorecidos pabellones extranjeros? No debe tampoco pasarse por alto que la presencia de buques extranjeros con cargamentos que no tienen partida en el arancel ó la tienen muy módica contribuye en parte á desmejorar la posicion de nuestra bandera.

Despues de estudiar las consecuencias que ha ejercido la teoría del libre cambio en nuestras posesiones, observemos siquiera sea rápidamente, cuales han sido algunos de sus efectos en la Península.

Con destino á Suecia y Noruega para el tráfico del pescado seco, existían en nuestros puertos más de cuarenta buques que, bien en lastre ó aprovechando algun cargamento de trigo para Francia ó Inglaterra, se dirigían á las costas Escandinavas y á un tipo regular de nueve ú once reales quintal, segun fuera del Norte ó del Mediterráneo, traían á España cuantiosos fletes: suprimido el derecho diferencial, cesó este tráfico en nuestra bandera y hoy colocan sus cargas en nuestros muelles sin dejarnos siquiera el importe de su conduccion.

Otra consecuencia muy funesta ha traído para la marina que trabaja en el litoral, la reduccion del derecho diferencial, y es que los barcos extranjeros con sus cargas generales, recorren casi todos nuestros puertos haciendo un comercio propiamente de cabotaje.

Si no han de apoderarse los extranjeros del movimiento costero como ya se han hecho dueños del colonial, convenría que al venir á la Península, sólo condujeran carga para un puerto; así se lograría que su extension luego por nuestro litoral fuera por buques Españoles: aunque los ex-

tranjeros dispusieran igual para nosotros en sus países, esto no nos molestaría porque desgraciadamente ellos consumen bastante poco de nuestra patria y eso ya se verifica hoy en las condiciones más austeras y rigurosas que podrían exigirnos.

PREGUNTA 3.<sup>a</sup> *Pagos, trabas y disposiciones á que se hallaba sometido el buque español en España, anteriormente y ahora.*

En compensacion á la franquicia de que se le privó, se hizo el ofrecimiento de facilitar la administracion de los asuntos marítimos, pero en verdad, nada se ha visto que tal pruebe; subsiste todavía la aglomeracion de manifestos de antiguo exigidos, se pide que un capitan que sale de puerto extranjero traiga dos manifestos, uno sellado y cerrado y otro abierto, firmados ambos por el Cónsul español y se le obliga á presentar tres copias en el primer puerto, aunque la travesía haya sido de dos, tres ó pocos días, esto parece á primera vista insignificante, pero no lo es en realidad, para ninguno que conozca lo que es la vida del marino abordo de un barco en marcha; con ocupacion tan prolija se obliga á un oficial á desatender los cuidados indispensables del buque, entreteniéndole en la preparacion de manifestos, y líbrele Dios del menor descuido ó equivocacion, porque inmediatamente, aun probada la buena fe, recae multa sobre la nave.

Con referencia á los derechos consulares, si bien se han modificado en algunos conceptos en sentido protector, sin embargo distamos mucho todavía de estar al nivel de la economía que disfrutaban los extranjeros.

En la actualidad, los Cónsules cobran derechos por el V.<sup>o</sup> B.<sup>o</sup> á los nombramientos de Capitan y Oficiales Maquinistas, embarque y desembarque de tripulantes, además segun la nueva tarifa se creen autorizados para exigir, y lo cobran, derechos por el refrendo del Rol: estas gavelas no pesan sobre los extranjeros ó son tan pequeñas que constituyen un capítulo insignificante, mientras que á los Españoles importa una cantidad no despreciable.

PREGUNTA 4.<sup>a</sup> *Impuestos á que se hallaban sujetos los buques extranjeros en España antes de la supresion del de-*

*recho diferencial é impuestos á que están sugetos en la actualidad, comparados con los que en los mismos periodos han pagado y pagan los buques españoles en los diferentes puertos extranjeros.*

Los buques españoles en el extranjero, no han tenido variacion que los grave en el decenio último, pero no por eso dejan de estar en condiciones muy inferiores á sus símiles en España; los gastos de los extranjeros en nuestro litoral son muy reducidos, si se quiere, porque no le podemos ofrecer las seguridades, ventajas y docks de que usamos en sus paises, pero aun siendo así, lo cierto es, en último resultado, que comparativamente gastan mucho ménos los buques extranjeros en España.

Los derechos de tonelada que un buque paga en Inglaterra son, si viaja á los puertos de Europa al Norte del Cabo Finisterre y al Oeste del Cabo Norte, 11  $\frac{1}{2}$  d. en tonelada de registro, y á todos los puertos del Báltico incluso Suecia y el mar Blanco y todos los puertos al Este de Cabo Norte y puertos del Sur de Finisterre, fuera del Mediterráneo  $\frac{1}{2}$   $\frac{3}{4}$  d. por tonelada y á todos los paises de América, Asia &.<sup>a</sup>  $\frac{1}{6}$  d. por tonelada por término de dos meses en puerto, y transcurridos que sean, 2 d. más en tonelada por semana.

Comparemos estos gastos con los de la estancia de una nave española en el extranjero y siempre resultaría un crecido saldo en contra de la bandera española.

PREGUNTA 5.<sup>a</sup> *Consecuencias que ha producido la abolición del derecho diferencial de bandera en el aumento ó disminucion de nuestra marina mercante, así en lo que respecta al número de buques como á su tonelaje; en la construccion de buques y máquinas de vapor para los mismos en España; en la importacion en España de buques extranjeros.*

Acabamos de ver cual es la situacion de nuestra marina, considerándola en la disminucion del número y en la diferencia de gavelas, ahora debemos hacer alguna observacion sobre su tonelaje.

La riqueza tonelaria de nuestra bandera ha sufrido una merma considerable, aun cuando á primera vista parezca

haber obtenido aumento importante; los números apesar de su esactitud presentan á veces espejismos que seducen, cuando no se analizan bien las operaciones que dan los productos, y eso es lo sucedido con el tonelaje; algunos han creído ver gran aumento en el tonelaje por el movimiento de entrada ó salida de los puertos, pero esta suma es falsa, porque presenta factores repetidos; ejemplo: un buque de 600 toneladas hace escala en siete puertos y en cada uno de ellos deja parte de su cargamento; pero al registrar su entrada, si se cuenta la expedicion entera en cada puerto, resultan 4200 toneladas; así sólo se comprende que apesar de estar en la conciencia de todos y á presencia pública la desaparicion de la marina, aparezca sin embargo mayor movimiento; pero creer en este artificio, es alimaña impropia de cuestiones tan serias, en que debe desaparecer toda ignorancia ó mala fé para sólo dar lugar á la palabra de la razon y que sólo se oiga la voz de la verdad.

Lo que se debe á la propaganda librecambista, es un retraimiento tal, una desconfianza tan grande, una decrecion tan considerable, que sin su reforma tendríamos muchísimo más; su accion ha retardado con una parálisis tal nuestro desarrollo, que sin sus predicaciones, quizás hoy alcanzaríamos un grado eminente de potencia, miéntras que gracias á la epilepsia producida por su ley, en lo que no nos hemos destruido, caminamos tan despacio, que nos hallamos retrasadísimos con relacion al rápido crecimiento de los extranjeros.

La marina pasa por una crisis angustiosa especialmente en los buques de vela dedicados al tráfico extranjero, puede decirse que nuestro material es insignificante y este, si alguien quisiera comprarlo, faltaría tiempo á sus propietarios para cederlos, ¿qué mayor prueba de lo ruin del negocio?

Los únicos barcos que en estos últimos diez años hemos adquirido son vapores de hierro comprados en el extranjero con un recargo sobre su coste, lo ménos de diez por ciento, por derechos de abanderamiento, comisiones &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup> ahora bien, pesando sobre estas naves además de su mayor costo, al arbolar bandera española, la necesidad de acudir

para sus reparaciones de casco y máquina al extranjero en condiciones tan diferentes qué competencia ha de ser posible? Si algo aceptable tiene hoy nuestra marina, nace del creciente desarrollo del País, no de la protección de la ley, no se funda por cierto en la reforma del 69, es como si dijéramos apesar suyo, mal de su agrado, porque (no creemos que lo fuera) pero la susodicha legislación tiene tantos factores consumptivos, que no parece escrita sino para concluir con la marina nacional.

Si se quiere tener una convicción íntima de esta verdad, puede consultarse á la estadística de la recaudación en este puerto, cuyo resumen adjuntamos en el apéndice número 2; las consecuencias de la supresión del derecho diferencial no pueden ser más destructoras.

PREGUNTA 6.<sup>a</sup> *Consecuencias que han producido las franquicias concedidas para atenuar los efectos de la abolición del derecho diferencial de bandera en el decreto ley de 22 de Noviembre de 1868, á los navieros, constructores de buques y fabricantes de máquinas para los mismos.*

Ni navieros ni constructores tienen nada que agradecer á las franquicias concedidas para atenuación de los efectos que ha producido la ley; las facilidades otorgadas se han convertido en ilusorias, porque así como nadie construiría una finca seguro de no encontrarla arrendamiento, ninguno ha podido aventurarse á una construcción, que había de serle, no sólo improductiva, sino costosa. ¿De qué, no se aprovechan los constructores extranjeros, para sus trabajos? En sus países todo concurre á darles facilidades, en cambio á nosotros se nos convierten en inútiles para la construcción naval, las abundantísimas y excelentes minas de hierro vascongado, porque careciendo de fábricas de fundición en gran escala, talleres para la fundición de las planchas y demás elementos propios de la industria naval, á quien hubiera intentado la construcción de un casco de hierro en nuestra patria, le habría salido carísimo y casi imposible por falta de astilleros, si la construcción debiera ser de gran porte.

Para que la ley de compensación, hubiera sido de resultados prácticos, se debió haber declarado libre de derechos durante algunos años la introducción de las primeras mate-

rias; prohibir la introduccion de cascos del extranjero y dar garantía de estabilidad á esta ley acompañándola del derecho diferencial para asegurar la demanda de barcos: no siendo así, todas las otras ventajas resultan ilusorias, porque no habiendo quien compre, quien necesite, quien navegue, ¿para quien han de construir?

El derecho de carenar los buques españoles en el extranjero, es tambien necesario porque todavía hay algunos barcos que cargan de otros países con direccion á las Antillas.

No creemos que haya inconveniente alguno en que un barco español se venda al extranjero siempre que la traslacion de dominio sea real y verdadera; así como encontramos gravísimo peligro en su hipoteca, porque esta operacion puede ser velo de fraude á la ley y dando márgen á que sea propiedad extranjera un buque con bandera española, resultaría mistificacion cubierta con nombre de garantía de hipoteca para la responsabilidad del préstamo.

La reduccion de los derechos á uno solo y demás facilidades atenuativas que se han dispensado, no sólo en nada han aminorado los resultados de la trastornadora ley del 69, sino que son por naturaleza propia, ineficaces para la reparacion de los graves males que estaba llamada á subsanar.

PREGUNTA 7.<sup>a</sup> *Consecuencias que han producido en el aumento ó disminucion de nuestra marina, otras medidas independientes y posteriores á la abolicion del derecho diferencial.*

Los capitales que en la industria marítima funcionaban, sobrecojidos por la ley reformista, comenzaron á retirarse de las prácticas de navegacion; el libre-cambio ha cerrado las puertas á los que se preparaban á buscar en el tráfico marítimo movimiento y desarrollo: la esperiencia nos enseña que en estos últimos diez años no se han construido barcos ni siquiera de mediano porte en nuestro litoral y de los procedentes del extranjero, apenas se han formado dos ó tres empresas, á cambio de las muchas que se han liquidado en quiebra; así pues el efecto de la ley del 69 léjos de ser impulsor ha sido retardatriz, no sólo ha sido paralizador y (ya esto era un gran atraso) sino que ha destruido: sus efec-

tos han sido completamente negativos, porque invocando el fomento han tendido á la disolucion.

La ley mal llamada librecambista, no ha producido ni siquiera una línea de navegacion: á su favor, en diez años que lleva de régimen no ha creado, ni media docena de navés, no puede decir «estos barcos me deben su existencia», en el interin, nosotros tenemos autoridad y derecho para residenciar la ley ante las ruinas que ha producido y decirle ¡he ahí tu obra!

El eco de los reformistas, no ha sido acento de vocacion para los caudales, ántes muy opuestamente lo que ha producido es su dispersion, su alejamiento, no sólo de la marina, sino quizás y sin quizás también de la patria: bien se advirtió ya por las personas inteligentes, en aquellos mismos dias y por esto puede decirse, que no se pecó de ignorancia; sino hubo malicia no faltó tampoco ceguedad y obstinacion.

PREGUNTA 8.<sup>a</sup> *Consecuencias que ha producido en el fomento del Comercio nacional ó sea en el movimiento de importacion y exportacion asi de las primeras materias como de los demás productos y en el progreso de nuestras industrias la abolicion del derecho diferencial de bandera.*

Podría creerse que la abolicion del derecho diferencial venía á beneficiar algun otro ramo de la riqueza pública, siquiera fuera á espensas de la navegacion, pero nada más léjos de esto, el derecho diferencial á nadie molestaba, de forma que su desaparicion sólo ha aprovechado á los extranjeros.

No puede citarse siquiera una industria que pidiera la derogacion, el verdadero comercio léjos de adelantar nada con la supresion, ha lamentado mucho las consecuencias que á tan impremeditado acto se han seguido y aun tiene que deplorarlas más, cuando llegue á desaparecer por completo.

En la reforma del 69 no ha habido más que una víctima y un agraciado: la víctima ha sido la marina Española, el agraciado no en mérito propio sino en inesplicable renuncia de nuestros derechos, los extranjeros... para ellos sí, ha venido á ser casi una patente, una exclusiva, un privilegio.

En todo el país no se alza hoy una voz que represente algo digno de consideración, en demanda de la supresión absoluta; de la igualdad cabal de banderas; este empeño, sólo lo tiene el utopismo de algunos filósofos, á quien podrían perdonárseles si siquiera comprometieran algo propio en su aventura, pero no siendo así, su palabra no puede invocar el sagrado respeto por leal y práctica creencia, sólo significa, una pertinacia que sería fútil, si no mediaran los altos intereses de la patria entregados al acaso por empeños no titánicos, sino ridículos, puesto que carecen de todo fundamento racional y son reprobados por el sentimiento público.

Ménos mal hubiera sido la desacertada reforma, si al inmolar la marina hubiera creado alguna industria, pero ni aun remotamente ha sucedido así; al fenecer la navegación todas las industrias que de ella se nutrían se han resentido; los talleres que á su provisionamiento servían se han cerrado y nosotros conjuramos á la sana crítica, que nos denuncie cuales son las artes á que la supresión del derecho diferencial ha dado fomento en nuestra patria.

## SEGUNDA CUESTION.

---

Medidas que pueden adoptarse  
para el fomento  
de la marina mercante y del comercio nacional.

---

MEDIDA 1.<sup>a</sup> *Estado de la construccion naval en España, é importancia de los establecimientos que se dedican á esta clase de industria y á la de máquinas de vapor aplicadas á la navegacion.*

Apenado el espíritu por las tristes impresiones que deja en nuestro ánimo la respuesta á los anteriores puntos, con la transición á la segunda parte, se agrava nuestro pesar; porque en sus cuestiones nos encontramos con el mismo vacío, con el mismo caso, con igual pobreza. Fijándonos en la construccion naval, el rubor asoma al rostro, porque

frente á los grandes elementos de creacion que tienen otros pueblos nada podemos presentar; en la Exposicion de Paris no hemos podido ofrecer ejemplo alguno de construccion moderna salida de nuestros astilleros; en hierro, que es el material preferido hoy para la construccion, no contamos con fundiciones ni fábricas, y será imposible crear estos elementos miéntras no se estimule su existencia, prohibiendo la introduccion de los cascos adquiridos en el extranjero y amparando con franquicias el nacimiento de la industria constructora, tan próspera en otros paises como casi desconocida en el nuestro.

En el sistema existente hoy día, en que tan escaso porvenir se ofrece á la marina, sería inútil pedir un esfuerzo á los constructores, porque serían infructuosos todos los sacrificios que ellos intentaran hacer, faltándoles el estímulo inmediato de la colocacion para sus obras.

Ninguna ley más protectora que la de la demanda, faltando esta, los otros elementos podrán ser coadjutores más ó ménos eficaces, pero siempre insuficientes para lograr el objeto apetecido, y siendo evidente que la demanda no puede existir sino á favor del derecho diferencial, es ineludible el restablecimiento de este, si se quiere dar vida á nuestros antiguos astilleros, para buques de madera y crear otros que esten á la altura de las necesidades de la época.

Estudiando esta cuestion con ojo verdaderamente práctico, se comprende á primera inspeccion que ni aun verificada la ley proteccionista, podían surgir instantáneamente construcciones nacionales y de ahí la necesidad de permitir durante un plazo de tiempo prudencial, la introduccion de cascos hechos en el extranjero, para no quedar privados en absoluto de los elementos más necesarios al tráfico.

La carencia de constructores nacionales, no debe en manera alguna constituir una penalidad para los navieros y por tanto, miéntras no existan leyes que fomenten las obras navales en la patria, la introduccion de naves hechas en el extranjero, debe permitirse en condiciones tales que sean aceptables para el comercio.

Si como se ha hecho en nuestra patria confundiendo lastimosamente la cuestion matemática del metro cúbico ó to-

nelada métrica, se exige á los navieros un triplo casi de los derechos correspondientes al verdadero arqueo, es indudable, que llegaremos á vernos faltos de toda marina; careceremos de la construida en la patria por las razones supradichas y de la adquirida en el extranjero por las trabas puestas á su abanderamiento: existiendo facilidades de hallarlas en nuestro litoral, encontramos muy propio, en que en una ú otra forma, tratemos de preservarnos de la introduccion extranjera, pero no teniendo este recurso es contraproducente el empeño en impedir el abanderamiento de las naves construidas en otros paises, y que arqueadas segun el sistema Moorson, sólo deben pagar por tonelada 2 1/2 pesos.

MEDIDA 2.<sup>a</sup> *Importacion de buques extranjeros de todas clases. Derechos de arancel y manera de aplicarlo. Desarrollo que la importacion ha venido tomando antes y despues de la abolicion del derecho diferencial de bandera.*

Las condiciones de importacion en cada pais, son respectivamente favorables para el pabellon propio porque estan determinadas por el consumo del pais, que en su mayoría todo lo recibe bajo su bandera nacional: en este punto no hay ni comparacion posible entre España y las naciones marítimas del continente.

Inglaterra, Alemania y Francia, guiadas por un criterio tan conservador como patriótico, no permiten que barco alguno lleve nada á sus posesiones veto impuesto por la costumbre y consagrado por el recíproco interés de consumir las colonias los frutos y manufacturas de la metrópoli é inversamente y así, sin necesidad de restriccion legal, la masa de los extranjeros que se alimentan con los errores económicos de nuestra patria nada usurpan al comercio respectivo de cada nacion.

Cuando se tienen hábitos tan preciosos y elementos marítimos para sostenerlos ya se puede ser librecambista, pero con un régimen tan vicioso como el existente en España el librecombio, léjos de restringir el consumo del extranjero, lo acrecienta y favorece envolviendo con la ruina de los navieros la enervacion general de la industria y agricultura.

Si se quiere, en verdad, ponernos en iguales condiciones marítimas que las grandes potencias, es preciso acudir al derecho diferencial, para adquirir el vigor que ellas cuidaron de tener, ántes de lanzarse á las vías de la rivalidad y competencia.

Volviendo el derecho diferencial no se afecta en ningun modo los intereses existentes, sino que ántes por el contrario, se coadyuva paralelamente á su desarrollo, dando impulso á las artes y asegurando el crecimiento á muchos ramos industriales próximos hoy á desaparecer.

MEDIDA 3.<sup>a</sup> *Abanderamiento de buques extranjeros en España y en los Consulados de España en el extranjero. Derechos que se pagan con este motivo. Medidas que podrían adoptarse.*

Entre las facilidades que deberían concederse á nuestra marina, se cuenta como necesaria, autorizar á los Cónsules para el definitivo abanderamiento de los buques adquiridos por nuestros compatriotas, previo el pago de derechos y formalizacion de la escritura de propiedad á reserva siempre de habilitar al buque de Patente Real y Rol en el primer puerto de España.

Esta facultad que alguno podría creer insignificante no lo es en realidad, porque en la vida práctica, aparece su importancia como una concesion contra el expedienteo administrativo tan complicado y perezoso en España.

Las diligencias aduaneras consumen en nuestro país mucho tiempo y como este en el comercio tiene su valor, todo lo que conduzca á ahorrar dificultades puede considerarse como un subsidio protector.

Esta medida, así como la reduccion de los derechos que por su adquisicion se pagan en el extranjero, viene siendo reclamada hace tiempo por la opinion pública y es acreedora á ser juzgada, de modo que desaparezcan los impedimentos actuales.

MEDIDA 4.<sup>a</sup> *Disposiciones y prácticas á que se halla sometida la formacion y régimen de las dotaciones de nuestros buques.*

La formacion y régimen de la dotacion de los barcos españoles, está arreglada á los principios más elevados de

orden y economía y sin presuncion vana, podemos decir que compiten con las más regularizadas.

En la sobriedad de sus sueldos y lo vasto de su instrucción, nuestros marinos están al nivel de los más adelantados y satisfacen á las exigencias más rigurosas del estudio y de la economía.

La inferioridad presente de nuestra marina no nace de vicios orgánicos del cuerpo náutico, tiene su origen en las leyes sobre el comercio; si estas se convirtieran á la protección, podríamos alternar con las marinas más prósperas como lo demostramos en el decenio del 58 al 68 en que con paso firme, nos dirijíamos á un engrandecimiento, en que ciertamente hubiéramos podido competir con todos, si tan feliz aspiracion y destino, no hubiera sido trastornado por la reforma fatal del 69 que sólo ha servido para neutralizar las virtudes propias.

Unicamente en el personal facultativo de maquinistas, es en el que nos hallamos atrasados, á causa de que la época más propia para su creacion ha sido la de más lucha y debilidad de nuestra marina, ocasionando esto el retraimiento de la juventud y el alejamiento de los ya existentes, pero podría subvenirse á esta necesidad, adoptando la disposicion de que en todo vapor nacional fuera cuando ménos un maquinista Español.

MEDIDA 5.<sup>a</sup> *Propietarios y Armadores de buques. Exámen de las disposiciones que rigen sobre los mismos.*

Gran interés merece este punto, mirado si se quiere con indulgencia en España y escesivamente cuidado en otros países.

Son en esto tan rigurosos los Ingleses, que apesar de su liberalismo, no autorizan á ningun extranjero para tener propiedad, ni dominio, sobre los buques que llevan su bandera: igual ley guardan todas las naciones marítimas y esta práctica, debe establecerse en España con escrupulosidad igual á su importancia.

Se debe prohibir que aun siendo el armador Español tengan los extranjeros participacion en empresas marítimas á fin de evitar en las comunicaciones por mar, lo que

acaece en las terrestres, que casi en su totalidad son explotadas por extranjeros.

Tanto más es de cuidar este abuso, cuanto que él podría ser origen de que en circunstancias de guerra ú otras graves ocurrieran accidentes funestos que una prevision patriótica debe evitar.

Así mismo deseando sinceramente mejorar la suerte del comercio marítimo, debería abrirse una informacion, para averiguar si en algun buque de los que actualmente arbolan bandera española, existe el abuso denunciado, de ser propiedad de extranjeros cubiertos con una referencia española.

MEDIDA 6.<sup>a</sup> *Medidas que sería conveniente adoptar respecto á los pagos, trabas y disposiciones á que se halla sometido el buque español en España por todos conceptos y en los Consulados de la nacion en el extranjero.*

Es muy justo que desaparezca la suspicaz desconfianza que al presente tiene la administracion de los capitanes y navieros, haciéndoles pagar crecidas multas por la más ligera equivocacion que presente el manifiesto, aun cuando superabundantemente se acredite la buena fé, ocurriendo el caso á veces de verse castigado un capitan, por faltas que con astucias pudo haber cubierto.

El sistema de recelo y prevencion es contraproducente, ofensivo y mortificante para la honradez: en buen hora sea la ley inexorable con los defraudadores de la Hacienda, pero no es justo medir con un rasero igual á todos los individuos de un cuerpo tan ilustre por sus sacrificios.

En el extranjero se respeta profundamente la palabra de un capitan, se da crédito á su declaracion y el empleado considera al marino facilitándole en todas formas sus operaciones: en España por el contrario, miéntras algun travieso elude la ley con sutilezas conocidas, el hombre sincero padece toda la penalidad.

Los Cónsules no deberían en el extranjero cuando no se verifica operacion de carga ni descarga exigir refrendo del Rol ni otros derechos, que hoy perciben y de que están exentas las naves extranjeras en nuestra patria.

MEDIDA 7.<sup>a</sup> *Documentacion de Patente Real, Roles &.<sup>a</sup>*

La documentacion de la patente real y Rol á que nuestros buques están sometidos, no afecta nada al crecimiento del comercio marítimo y siendo sistema adoptado por otras naciones, puede proseguir sin menoscabo de los intereses de la navegacion.

*MEDIDA 8.<sup>a</sup> Auxilios que la administracion española presta á nuestros buques y á sus tripulaciones en España y en el extranjero.*

En este punto del interrogatorio puede decirse que es donde más hay que enmendar, es tan poco justa en este ramo la administracion, que debe mucho á la justicia en sus relaciones con la marina.

Actualmente muchos de los trasportes que el Estado necesita se verifican en barcos extranjeros, circunstancia irritante, que amengua nuestra consideracion en el exterior y cede en grave daño de la riqueza nacional.

Tanto en la Península como en el extranjero, nuestra marina tiene muy poco que agradecer al Gobierno y ya que otros favores le falten, no se le debe negar ningun transporte que sea pagado por el Tesoro.

Habiendo buque nacional ó pudiendo llegar en breve plazo al puerto expedicionario, no se debía nunca entregar tabaco, efectos militares ni ninguna otra carga, sino á buques españoles: de esta forma sin sacrificio, sin gasto extraordinario, sin presupuesto adicional, sin gravámen alguno para la Hacienda y sólo dando á los compatriotas, lo que hoy ganan los extranjeros, resultaría una importante proteccion para la que no es necesaria sino la patriótica voluntad de hacerlo.

Debería prohibirse terminantemente que ningun efecto para el Estado viniera á la patria sino bajo la bandera nacional, y en este supuesto, encontrarían nuestros esquilados navieros fletes importantes que redundarían en estímulo para la navegacion.

Nada más conforme tampoco á equidad ni más exigido por el derecho y la razon que el auxilio á las empresas que nos relacionan con las posesiones que fueron y son en la actualidad de España; el gasto que esto pudiera ocasionar es tan reproductivo para el pais, que algunos economistas

no lo cuentan en el presupuesto de pagos, sino duplicado en el de ingresos y no habrá mucho exagerado en esto, cuando naciones tan prácticas en economías y en el comercio como Alemania, Italia, Francia é Inglaterra subvencionan crecidamente á poderosas empresas marítimas.

España inspirándose en igual criterio, debería hacer idéntico, en la certeza de que este vacío que se nota en la actualidad pertenece llenarlo no sólo al interés comercial sino al decoro patrio, porque está empeñado en ello el prestigio histórico y altos sentimientos que en un momento dado podrían quedar entregados á manos extranjeras.

Comparando los recursos con que en casos desgraciados cuenta nuestra marina, con los que poseen las extranjeras, resulta una diferencia que viene á hacer más aflictiva la suerte de la navegacion: carecemos de sociedades de salvamentos y otros recursos que aminoran en casos fortuitos los desastres marítimos; en Inglaterra por ejemplo, son raras las pérdidas totales en relacion al vastísimo movimiento de sus costas, miéntras en España estamos casi privados de todo recurso; circunstancias estas que no dejan de influir poco en el ánimo, para atraerlo ó alejarlo de los negocios marítimos.

MEDIDA 9.<sup>a</sup> *Premio del seguro marítimo en España y en el extranjero.*

Con referencia á los seguros marítimos, poco hemos de decir, porque si bien nuestras pólizas tienen ménos franquicias comparadas con las de compañías extranjeras, tambien el premio en proporcion es menor de manera que en honor á la verdad, esta parte no influye directa ni indirectamente en la proporcion de la marina, está basada en un promedio de interés y responsabilidad que no retrae á nadie de la especulacion.

Además siendo sus condiciones de libre convenio permiten toda la amplitud de los contratos bilaterales y no afectan de una manera sensible ni á las miras del comercio ni á los intereses del armador.

MEDIDA 10. *Mínimum proporcional, segun los diferentes viajes y clases de buques, del flete que necesita cobrar un buque español.*

No poco hay que reformar en España en la cuestion de los fletes, estos se hallan basados hoy en muy escasa equidad con las travesías y especie de cargamentos: el buque de vapor que por naturaleza es doblemente costoso que el de vela y que en precision y economía de tiempo aventaja en mucho á este, no tiene fletes proporcionales á la diferencia que presenta con relacion al antiguo sistema de transporte.

En comparacion con los extranjeros si cualquier buque español tuviera iguales gastos en su formacion, podría competir nuestra bandera; barco por barco los nacionales están en condiciones de rivalizar con los que más beneficios ofrezcan, pero el mayor coste que tienen los españoles por los impuestos y gravámenes ya citados y la dificultad de encontrar capital á ménos de un 6 p.⊕ cuando en el extranjero hay ofertas para los negocios marítimos hasta al 3 p.⊕ son circunstancias que neutralizan las mejores condiciones náuticas de los barcos y económicas de los marinos.

Es digna de notarse la gran diferencia que hay entre el coste de un buque en el extranjero y el mismo abanderado en España; en el primer caso tiene por todo gasto, el sello de la escritura, mientras en el segundo presenta un costo que oscila segun su porte entre diez, quince ó veinte mil pesos.

Añádase á esto que el buque Español cuando se anuncia en puerto extranjero para mercados en que no haya derecho diferencial, tiene que someterse á recibir la carga al flete que le imponen: no obteniendo ninguno si sostiene su tarifa por la concurrencia que le hacen todos los pabellones; viéndose obligado á recibir lo que le quieren dar ó á navegar en lastre.

**MEDIDA 11.** *Medidas que seria conveniente adoptar para el fomento de la marina y del comercio nacional sobre derogacion, conservacion, extension ó modificacion en cualquier concepto de las disposiciones de los presupuestos vigentes en cuanto por su artículo 26 rebajan los derechos á ciertas procedencias en determinados artículos.*

No viviendo la marina sólo de la exportacion sino tam-

bien de la importacion, es necesario revisar las condiciones y causas por que llegan á España, muchos productos en bandera extranjera y medios de evitarlos, ademas del recurso principal del derecho protector abolido en 1869.

Ha de ponerse gran empeño en este estudio porque de él depende la conservacion ó esclusión permanente de nuestra marina inutilizada por las extranjeras cuando no directamente por medio de la navegacion indirecta.

El Gobierno francés con una profunda razon de patriotismo, siempre ávida de proporcionar tráfico á su bandera, tiene recargados los derechos á las procedencias indirectas para estimular el embarque en su bandera en el punto mismo de produccion.

Sería muy justo que nosotros hiciéramos igual porque ya que imitamos los errores, es necesario que sigamos tambien los ejemplos de conservacion y prudencia que en los extranjeros se ve frecuentemente.

Francia, con estar tan próspera lo cree necesario. ¡Cuánto más : utorizados estaremos los Españoles para hacerlo igual, siendo nuestra posicion mucho más precaria y necesitada de todo género de subsidios! Es necesario que nos constituyamos en egoistas ya que todos lo son con perjuicio de nuestra patria; así cumpliremos con un derecho y abriremos algun horizonte á la navegacion.

MEDIDA 12. *Medidas que seria conveniente adoptar para el fomento de la marina y el comercio nacional en lo relativo á cabotaje en nuestros puertos de Europa y en los de Ultramar y disposiciones que rigen esta materia en los diferentes paises extranjeros.*

Es indiscutible que en los puertos de España, como en las colonias, el comercio de cabotaje debe hacerse exclusivamente por buques nacionales á semejanza de lo que practican todos los pueblos, cuidando perspicazmente de evitar toda ficcion que en este punto pueda existir.

Son tan atentos á su conveniencia los extranjeros en esta parte, que cuidan con toda austeridad de cuanto pueda en poco ó en mucho privar á su marina de algunos fletes y esto debe aleccionarnos para obrar con igual reciprocidad con tanto más derecho cuanto más abatida es nuestra si-

tuacion; mientras estemos necesitados ni podemos ni debemos ser generosos es necesario que constituyamos una passion, que elevemos á rango de virtud la avaricia por la patria.

MEDIDA 13. *Medidas que seria conveniente adoptar para el fomento de la marina y comercio nacional con respecto al derecho diferencial de bandera en nuestras provincias ultramarinas.*

El único medio de que nuestros barcos tengan preferencia para llevar las cargas destinadas desde el extranjero á las posesiones españolas de Ultramar, es el restablecimiento del derecho diferencial de bandera como demuestra la experiencia y podemos analizar con la historia en la mano.

Claro ejemplo de ello lo ofrecen las estadísticas de nuestro comercio en el decenio del 59 al 69 y en estos últimos dos lustros; en el primer período, todo el comercio se verificaba en bandera nacional y así existía una poderosa flota mercante, en continuo tráfico, desde las costas de todas las naciones marítimas á nuestras posesiones: si no hubiese venido el principio igualatorio, hoy no sólo tendríamos esa marina que hemos perdido, sino que también tendrían las Islas más consumo de la metrópoli; porque gradualmente se iban acostumbrando á usar nuestros productos y manufacturas; cuando en una situacion tan lisonjera, todos esperaban el asimilamiento mercantil de aquella colonia á la vida de la patria, ocurrió la supresion del derecho diferencial y á contar desde esta fecha, todos los términos se han invertido, la bahía de Manila recibe á las banderas de todas las naciones, en mucho mayor número que la Española; los metropolitanos ocupamos el último lugar hoy, en número, consideracion y comercio; si esto no se repara ¿será muy difícil que llegásemos también á perder el prestigio con aquellos naturales?

La balanza mercantil es tan contraria á España que de no obvenir pronto á transformar sus cifras á favor de la patria, llegará el caso real de que las Filipinas sean posesion política de España y mercantil de Inglaterra, Estados Unidos y Alemania.

No proviene esta idea de un pueril temor está fundada

en la observacion de como se han verificado otras muchas adhesiones; gran responsabilidad pesaría sobre nuestros gobernantes si este precioso territorio perdiera el cariño á su madre patria y nada le llevaría tanto á ello, como la continuacion del modo de ser presente de sus relaciones mercantiles, que son completamente embargadas por súbditos de aquellas naciones.

No ménos debe tender el gobierno á que se abran otra vez los mercados que en no lejano día tuvimos en la América del Sur; estas feraces comarcas en que se habla nuestro mismo idioma, con todos los pueblos trafican, sólo España, está escluida de sus relaciones siguiéndose de esto gravísimo daño á la industria, navegacion y comercio; muchos de sus productos los adquirimos en el extranjero, en vez de obtenerlos directamente, con economía para el mercado y beneficio de la marina.

Existían por los años 40 al 60 numerosos barcos que efectuaban el comercio de la patria con sus antiguas posesiones en la actualidad; ya no existen, ni las naves ni el tráfico, á consecuencia de haberse suprimido el derecho protector.

Antes importábamos en bandera nacional, grandes partidas de cacao, añil y otros productos de gran consumo que desde la declaracion de la igualdad de pabellones, ó viene en barcos extranjeros, ó tenemos que adquirir en los depósitos de Burdeos, Liverpool y otros; estas mercancías dejan valiosos fletes á todas las banderas en vez de producirlos á nuestro pabellon; siendo España uno de los pueblos que mayor gasto hace de estos productos, no los toma directamente, sino á pension del extranjero. ¿Es esto económico? ¿Es regular? ¿A qué plan administrativo obedece? Es una deducccion más de la disparatada igualdad de banderas, es una falta que pesará sobre España hasta que no se vuelva al derecho diferencial.

¿Cuál es el porvenir de la bandera española? En Filipinas está de sobra, por la explotacion que de ella hacen los extranjeros; á las costas de América no puede dirijirse, al Africa nadie la llama, del litoral de Europa la excluye la competencia; hasta en su misma patria le presentan la ba-

talla los extranjeros; el propio cabotaje comienza á ser amenazado; si la ley del derecho diferencial no viene á su socorro, la historia de la presente década, escribirá la total ruina de nuestro pabellon marítimo.

MEDIDA 14. *Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la marina y del comercio nacional sobre derogacion ó conservacion de las disposiciones de los presupuestos vigentes en su artículo 21.*

Las prácticas actuales sobre este artículo, poco pugnan con las exigencias de la marina y si bien para ser perfectas admitirían todavía algunas modificaciones, puede decirse que no son onerosas ni constituyen verdadero impedimento para la extension del comercio.

MEDIDA 15. *Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la marina y del comercio nacional en cuanto á que en las expediciones directas de la Peninsula y nuestras posesiones de Ultramar fuesen tambien los cargamentos de los buques considerados como de cabotaje.*

Un principio de justicia responde afirmativamente á esta interrogacion. Considerando las provincias ultramarinas como parte integrante del territorio patrio uno é indivisible, es natural que las expediciones directas sean consideradas como de cabotaje: por este medio se facilitarán ampliamente las expediciones para las colonias, con fecundo provecho para el desarrollo de nuestra industria, tan poco apreciada en nuestras posesiones por la competencia, que les hacen los productos de otros paises.

MEDIDA 16. *Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la marina y del comercio nacional sobre modificacion y reduccion de los derechos de puerto en nuestras posesiones de Ultramar.*

En la Isla de Cuba deberían modificarse los derechos de puerto y practicaes que son hoy harto crecidos y forman una suma importante en los gastos de la nave sobrecargada ya demasiado para las escasas utilidades que obtiene: tambien convendría reducir las dificultades que en el puerto de la Habana se presentan á la carga y descarga, con grave detrimento de los buques, que ven paralizadas sus ope-

raciones y retardado el negocio con no escasa pérdida de tiempo y dinero.

En Filipinas se debe tambien proporcionar á los movimientos interiores de puertos y costas, todo género de facilidades, que subsanen las dificultades por otras causas existentes.

MEDIDA 17. *Exámen de los compromisos internacionales que tiene España con respecto al derecho diferencial de bandera.*

El Gobierno debe decir con patriótica franqueza, cual es el alcance y compromiso de los tratados de comercio actuales, denunciando aquellos en que hubiera alguna cláusula que coartara el porvenir de nuestra navegacion ó limitara la facultad de volver sobre cualquier artículo de los mismos, en que pudiéramos resultar perjudicados.

Esto por lo que se refiere á la Península; pues con respecto á las colonias no podemos suponer exista compromiso alguno, que vincule las disposiciones mercantiles, que en el futuro nos conviniere adoptar y si hubiera algo que fuere restrictivo á nuestros derechos, debe ponerse en conocimiento del pais, para que este resuelva como exigen la dignidad y estimacion de España.

Y habiéndolo aprobado en sesion celebrada el dia 23 de Enero próximo pasado acordó la Junta, dar traslado de su contenido á la citada Comision Especial Arancelaria, como contestacion al referido Interrogatorio.

Cádiz Febrero 4 de 1879.

POR ACUERDO DE LA JUNTA,

EL PRESIDENTE,

EL SECRETARIO,

B. de Sobrino.

Francisco J. de Igueravide.

BUQUES DE LA MATRÍCULA DE CÁDIZ HASTA 1868.

APÉNDICE 1.º

| NOMBRES.               | Clases.          | Fuerza de caballos. | Matricula. | Año de la matricula. | Punto de la construccion. | Año de la construccion. | Si es de hierro ó de madera | DIMENSIONES. |        |        |         |       |        | Tonelaje. |       | Nombre y domicilio DEL ARMADOR.      | Número de tripulantes | OBSERVACIONES DEL COMERCIO.                                             |
|------------------------|------------------|---------------------|------------|----------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------|--------|--------|---------|-------|--------|-----------|-------|--------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------|
|                        |                  |                     |            |                      |                           |                         |                             | PIES.        |        |        | METROS. |       |        | Total.    | Neto. |                                      |                       |                                                                         |
|                        |                  |                     |            |                      |                           |                         |                             | Eslera.      | Manga  | Puntal | Eslera. | Manga | Puntal |           |       |                                      |                       |                                                                         |
| Dos Amigos             | Místico Goleta   |                     | Cádiz      | 1828                 | Mataró                    | 1828                    | Madera                      | 80           | 22 1/2 | 10 1/2 |         |       |        | 113       |       | Jaime Igorra.                        | 7                     | Abandonado en Gijon en 1869.                                            |
| Pepito (a) Corso       | Id.              |                     | "          | 1831                 | Huelva                    | 1831                    | "                           | 83           | 15     | 10 1/2 |         |       |        | 125       |       | Luis Soria.                          | 8                     | Abandonado en Santiago de Cuba en 1870.                                 |
| Alianza                | Corbeta          |                     | "          | 1838                 | "                         | 1838                    | "                           |              |        |        | 32,82   | 6,73  | 3,80   | 238       |       | J. Morales Borrero.                  | 10                    |                                                                         |
| Manolita               | Fragata          |                     | "          | 1840                 | Huelva                    | 1840                    | "                           | 80           | 24     | 11     |         |       |        | 231       |       | Juan Peredo.                         | 10                    | Naufragó en 1870.                                                       |
| Reina de los Angeles   | Corbeta          |                     | "          | 1843                 | Lloren                    | 1843                    | "                           | 109          | 27     | 14     |         |       |        | 247       |       | Manuel Jimenez.                      | 10                    | Naufragó en 1869.                                                       |
| Asia                   | Fragata          |                     | "          | 1843                 | Manila                    | 1843                    | "                           | 92           | 25 1/2 | 13 1/2 |         |       |        | 205       |       | Antonio Millet y Agazio.             | 10                    | Naufragó en 1869.                                                       |
| Hércules               | Vapor            | 40                  | "          | 1845                 | Sevilla                   | 1845                    | "                           | 100          | 35     | 8      |         |       |        | 114       |       | Empresa del Ferro-carril.            | 12                    | Desguazado en Sevilla en 1873.                                          |
| Santa Lutgarda         | Goleta           |                     | "          | 1845                 | Cádiz                     | 1845                    | "                           | 112          | 23     | 15     |         |       |        | 312       |       | Manuel Lloret.                       | 10                    | Desguazado en Cádiz en 1871.                                            |
| Relámpago              | Vapor            | 60                  | "          | 1846                 | Sevilla                   | 1846                    | "                           | 125          | 22     | 8 1/2  |         |       |        | 167       |       | Empresa de Ferro-carril.             | 12                    | Desguazado en Sevilla en 1873.                                          |
| Nuevo Enrique          | Bergantin        |                     | "          | 1846                 | Toscana                   | 1837                    | "                           | 92 1/2       | 25     | 25     |         |       |        | 191       |       | Antonio Sanchez.                     | 10                    | Se ignora su paradero.                                                  |
| Maria Isabel           | Goleta           |                     | "          | 1848                 | Sevilla                   | 1848                    | "                           | 77           | 22     | 9      |         |       |        | 94        |       | Antonio Lloret.                      | 8                     | Naufragó de Veracruz á Marsella en 1869.                                |
| Manuela                | Corbeta          |                     | "          | 1848                 | Bilbao                    | 1848                    | "                           | 76           | 21     | 14     |         |       |        | 269       |       | Maria Blanca de Mendaro.             | 8                     | Desguazada en Cádiz en 1873.                                            |
| Esquiaga               | Id.              |                     | "          | 1849                 | Inglaterra                | 1848                    | "                           | 90           | 25     | 17     |         |       |        | 269       |       | Esquiada y comp.ª—Puerto Rico.       | 12                    | Naufragó en Puerto Rico en 1877.                                        |
| Reina de los Angeles   | Fragata          |                     | "          | 1850                 | Cádiz                     | 1850                    | "                           | 137          | 33     | 23     |         |       |        | 699       |       | Ignacio F. de Castro.                | 28                    | Naufragó en Manila en 1870.                                             |
| Paquete Elena          | Polacra Goleta   |                     | "          | 1851                 | Sevilla                   | 1851                    | "                           | 75           | 21     | 11     |         |       |        | 125       |       | Manuel Lloret.                       | 8                     | Naufragó en 1869.                                                       |
| Virgen del Carmen      | Bergantin Goleta |                     | "          | 1851                 | Cartaya                   | 1851                    | "                           | 75           | 23     | 12     |         |       |        | 190       |       | Abarzuza hermanos.                   | 8                     | Se ignora su paradero. Se cree sea el Moises.                           |
| Catalina               | Fragata          |                     | "          | 1852                 | Blanes                    | 1846                    | "                           | 92           | 27     | 14     |         |       |        | 228       |       | Manuel Lloret.                       | 10                    | Desguazada en Sevilla en 1869.                                          |
| Colom                  | Bergantin        |                     | "          | 1852                 | Mataró                    | 1852                    | "                           | 93 1/2       | 25 1/2 | 15 1/2 |         |       |        | 229       |       | Eduardo Arjona.                      | 12                    | Pasó á formar parte de la matrícula de la Coruña en 1872.               |
| Asencion (a) Apolo     | Fragata          |                     | "          | 1854                 | Sevilla                   | 1854                    | "                           |              |        |        | 33,05   | 8,62  |        | 366       |       | Miguel M. de Pinillos.               | 12                    |                                                                         |
| Ligero                 | Vapor            | 40                  | "          | 1853                 | Inglaterra                | 1854                    | Hierro                      | 140          | 18 1/2 | 9      |         |       |        | 106       |       | Empresa del Ferro-carril.            | 9                     | Desguazado en Cádiz en 1869.                                            |
| Quica                  | Corbeta          |                     | "          | 1855                 | Puerto Sta. María         | 1855                    | Madera                      | 113          | 25     | 13     |         |       |        | 202       |       | Cárlos Rudolph.                      | 10                    |                                                                         |
| General Echagüe        | Bric-Barca       |                     | "          | 1855                 | Rivadeo                   | 1855                    | "                           | 114          | 23     | 15     |         |       |        | 265       |       | Manuel Lloret.                       | 11                    | Se vendió á Inglaterra en 1873.                                         |
| Genara                 | Fragata          |                     | "          | 1855                 | Bilbao                    | 1855                    | "                           |              |        |        |         |       |        | 250       |       | Catalina Pol. Vda. de Romero Guerra. | 12                    | Desguazada en Cádiz en 1870.                                            |
| Capricho               | Vapor            | 50                  | "          | 1856                 | Inglaterra                | 1855                    | Hierro                      | 137          | 19     | 11     |         |       |        | 114       |       | Abelardo de Cárlos.                  | 9                     | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Miguel Cervantes       | Bergantin Goleta |                     | "          | 1857                 | Camariña                  | 1842                    | Madera                      | 102          | 22     | 9      |         |       |        | 91        |       | Miguel García Rincon.                | 8                     | Naufragó en 1869.                                                       |
| San Dionisio           | Vapor            | 60                  | "          | 1857                 | Inglaterra                |                         | Hierro                      | 141          | 17 1/2 | 8 1/2  |         |       |        | 104       |       | Empresa del Ferro-carril.            | 9                     | Excluido y varado en Puntales.                                          |
| San Servando           | Id.              | 60                  | "          | 1857                 | Id.                       |                         | "                           | 141          | 17 1/2 | 8 1/2  |         |       |        | 104       |       | Idem.                                | 9                     | Excluido y varado en Puntales.                                          |
| Pensamiento            | Id.              | 80                  | "          | 1857                 | Id.                       |                         | "                           | 140          | 20     | 9 1/2  |         |       |        | 128       |       | Juan Arana.                          | 12                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Reina del Océano       | Fragata          |                     | "          | 1857                 | Estados-Unidos            | 1857                    | Madera                      | 182          | 35     | 23     |         |       |        | 916       |       | Ruiz de la Parra.—Santander.         | 22                    | Quemada en la mar en 1870.                                              |
| Cármen                 | Id.              |                     | "          | 1858                 | Gijon                     | 1849                    | "                           | 106          | 26     | 11     |         |       |        | 302       |       | José Vatile.                         | 12                    | Cambió su matrícula á Caraqué en 1870.                                  |
| General Mina           | Id.              |                     | "          | 1858                 | "                         |                         | "                           |              |        |        |         |       |        | 407       |       | Manuel Lloret.                       | 16                    | Naufragó en 1871.                                                       |
| Apóstol                | Vapor            | 70                  | "          | 1859                 | "                         |                         | Hierro                      | 165          | 25     | 14 1/2 |         |       |        | 297       |       | Juan Arana.                          | 16                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Luis                   | Pallebot         |                     | "          | 1860                 | Cádiz                     | 1860                    | Madera                      |              |        |        | 20,51   | 5,38  | 2,68   | 57        |       | Manuel Cadarso.                      | 6                     |                                                                         |
| Vénus                  | Fragata          |                     | "          | 1860                 | Asquinaga                 | 1858                    | "                           | 134          | 30     | 17     |         |       |        | 390       |       | José Lazo de la Vega.                | 14                    | Desguazada en Cádiz en 1877.                                            |
| Rengo                  | Polacra          |                     | "          | 1860                 | Masnon                    | 1844                    | "                           | 86           | 24     | 12 1/2 |         |       |        | 155       |       | Antonio Colomé.                      | 10                    | Cambió su matrícula á Barcelona en 1869.                                |
| Monarca                | Vapor            | 90                  | "          | 1860                 | Inglaterra                |                         | Hierro                      | 152          | 24     | 13     |         |       |        | 233       |       | Retortillo hermanos.                 | 16                    |                                                                         |
| Eloisa                 | Id.              | 70                  | "          | 1860                 | Id.                       |                         | "                           | 184          | 23     | 16     |         |       |        | 404       |       | Abelardo de Cárlos.                  | 23                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Buenaventura           | Fragata          |                     | "          | 1860                 | Id.                       | 1845                    | Madera                      | 111          | 29     | 14     |         |       |        | 315       |       | Manuel Lloret.                       | 14                    | Desguazada en Cádiz en 1869.                                            |
| San Enrique            | Vapor            | 60                  | "          | 1860                 | Id.                       |                         | Hierro                      | 175          | 25     | 13     |         |       |        | 120       |       | Butler hermanos.                     | 20                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| San Joaquin            | Id.              | 50                  | "          | 1860                 | Id.                       |                         | "                           | 87           | 17     | 9      |         |       |        | 76        |       | Federico Rudolph.                    | 12                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Cisne                  | Id.              | 50                  | "          | 1860                 | Id.                       |                         | "                           | 87 1/2       | 17 1/2 | 9      |         |       |        | 49        |       | Simplicio Navarro.                   | 10                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Almirante              | Id.              | 3                   | "          | 1861                 | Id.                       |                         | "                           | 45           | 8      | 6      |         |       |        | 11        |       | Francisco Conte.                     | 4                     | Se ignora su paradero.                                                  |
| Manuel                 | Bergantin Goleta |                     | "          | 1861                 | Bilbao                    | 1849                    | Madera                      | 88           | 22     | 11     |         |       |        | 134       |       | José Landeira.                       | 10                    | Cambió su matrícula á Alicante en 1877.                                 |
| Céres                  | Bergantin        |                     | "          | 1861                 | Vilazar                   | 1853                    | "                           | 104          | 23     | 15     |         |       |        | 296       |       | Santiago Mendaro.                    | 12                    |                                                                         |
| Non Plus Ultra         | Vapor            | 120                 | "          | 1861                 | Inglaterra                |                         | Hierro                      | 160          | 23     | 12     |         |       |        | 223       |       | Crédito Comercial.                   | 16                    | Cambió su matrícula al Ferrol en 1870.                                  |
| Vencedor de Africa     | Id.              | 110                 | "          | 1861                 | Id.                       |                         | "                           | 201          | 29     | 14 1/2 |         |       |        | 416       |       | Butler hermanos.                     | 18                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Emilia Luchana         | Id.              | 70                  | "          | 1861                 | Id.                       |                         | "                           | 182          | 28     | 16     |         |       |        | 415       |       | Francisco García Perea.—Sanlúcar.    | 19                    | Cambió su matrícula á Sanlúcar en 1869.                                 |
| Cataluña               | Corbeta          |                     | "          | 1862                 | Bilbao                    | 1849                    | Madera                      | 125          | 30     | 18 1/2 |         |       |        | 345       |       | Manzanero y Cáceres.—Madrid.         | 14                    | Se ignora su paradero.                                                  |
| Barcelona              | Vapor            | 120                 | "          | 1862                 | Inglaterra                |                         | Hierro                      | 228          | 35     | 16     |         |       |        | 552       |       | Manuel Lloret.                       | 23                    | Cambió su matrícula á la Habana en 1869.                                |
| Hamburgo               | Id.              | 110                 | "          | 1862                 | Id.                       |                         | "                           | 220          | 31 1/2 | 18     |         |       |        | 640       |       | R. Herrera y comp.ª—Habana.          | 25                    | Cambió su matrícula á Baeclona en 1872.                                 |
| Perseverancia          | Id.              | 120                 | "          | 1862                 | Id.                       |                         | "                           | 260          | 30     | 18     |         |       |        | 658       |       | Manuel Lloret.                       | 28                    | Naufragó en Río Janeiro en 1869.                                        |
| Isabela                | Vapor            | 35                  | "          | 1862                 | Id.                       |                         | "                           | 142          | 20 1/2 | 19     |         |       |        | 138       |       | Joaquin Robledo.—Madrid.             | 14                    | Naufragó en las costas de Portugal.                                     |
| Huelva                 | Goleta           |                     | "          | 1863                 | Cádiz                     | 1863                    | Madera                      | 73           | 19     | 19     |         |       |        | 83        |       | Manuel Lloret.                       | 8                     | Naufragó en las Bermudas en 1869.                                       |
| Esperanza              | Vapor            | 48                  | "          | 1863                 | Inglaterra                |                         | Hierro                      | 140          | 19     | 10     |         |       |        | 140       |       | Manuel Lloret.                       | 14                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Eduardo                | Fragata          |                     | "          | 1863                 | Estados-Unidos            |                         | Madera                      | 144          | 32     | 21     |         |       |        | 538       |       | Agustín de la Viesca.                | 16                    | Quemada en Cádiz en 1873.                                               |
| Maria Antonia          | Bergantin        |                     | "          | 1864                 | Cádiz                     | 1864                    | "                           | 96           | 37     | 14     |         |       |        | 246       |       | Manuel Lloret.                       | 20                    | Vendido en Río Janeiro en 1875.                                         |
| Santa Maria Abnegacion | Fragata          |                     | "          | 1864                 | Id.                       | 1864                    | "                           |              |        |        | 40,72   | 8,69  | 5,23   | 436       |       | Eduardo Bonilla.                     | 10                    |                                                                         |
| Maria Josefa           | Id.              |                     | "          | 1864                 | Id.                       | 1864                    | "                           |              |        |        | 38,45   | 8,14  |        | 435       |       | Manuel F. Paul.                      | 14                    |                                                                         |
| Maria                  | Polacra Goleta   |                     | "          | 1864                 | Villagarcía               | 1856                    | "                           | 65           | 22     | 10     |         |       |        | 85        |       | Manuel Lloret.                       | 13                    | Cambió su matrícula á Barcelona en 1877.                                |
| M. Lopez               | Vapor            | 50                  | "          | 1864                 | Inglaterra                |                         | Hierro                      | 110 1/2      | 24     | 12     |         |       |        | 184       |       | Andrés Isorna.                       | 10                    | Desguazada en el Carril en 1873.                                        |
| Juan Antonio           | Bergantin Goleta |                     | "          | 1864                 | Estados-Unidos            |                         | Madera                      | 128          | 28     | 12     |         |       |        | 284       |       | Agustín de la Viesca.                | 18                    |                                                                         |
| Sultana                | Goleta           |                     | "          | 1865                 | Cádiz                     | 1865                    | "                           | 91           | 19     | 10 1/2 |         |       |        | 91        |       | Antonio de la Portilla.              | 16                    | Naufragó en Manila.                                                     |
| Dolores                | Místico Goleta   |                     | "          | 1865                 | Sevilla                   | 1859                    | "                           | 68           | 20     | 8 1/2  |         |       |        | 74        |       | Eduardo Bonilla.                     | 9                     | Naufragó en 1869.                                                       |
| Corazon de Maria EM    | Bric-Barca       |                     | "          | 1865                 | Noya                      | 1865                    | "                           |              |        |        | 35,08   | 8,38  | 4,31   | 292       |       | Manuel Lloret.                       | 8                     | Naufragó en 1870.                                                       |
| Pedro                  | Id.              |                     | "          | 1866                 | Cádiz                     | 1866                    | "                           |              |        |        | 34,15   | 7,58  | 3,87   | 228       |       | Juan Bonilla.                        | 10                    |                                                                         |
| Pablo                  | Vapor            | 50                  | "          | 1866                 | Inglaterra                |                         | Hierro                      | 100          | 17     | 10     |         |       |        | 92        |       | Lloret Lopez y comp.ª                | 12                    |                                                                         |
| Servando               | Id.              | 50                  | "          | 1866                 | Id.                       |                         | "                           | 100          | 17     | 10     |         |       |        | 92        |       | Juan G. Peredo.                      | 14                    |                                                                         |
| Amalia                 | Id.              | 50                  | "          | 1866                 | Id.                       |                         | "                           | 100          | 17     | 10     |         |       |        | 92        |       | Idem.                                | 14                    | Excluido y varado en Puntales.                                          |
| Maria                  | Id.              | 60                  | "          | 1866                 | Id.                       |                         | "                           | 152          | 24     | 13     |         |       |        | 225       |       | Idem.                                | 14                    | Cambió su matrícula á Sevilla en 1871.                                  |
| Salvador               | Id.              | 60                  | "          | 1867                 | Id.                       |                         | "                           | 141          | 19 1/2 | 10 1/2 |         |       |        | 138       |       | Butler hermanos.                     | 18                    |                                                                         |
| Lola                   | Bric-Barca       |                     | "          | 1868                 | "                         |                         | "                           |              |        |        | 36,84   | 8,67  | 5,72   | 499       |       | L. y H.ªAlcon.                       | 14                    | Se ignora su paradero. Se cree lo compró D. Urpiano Ondarza de Mundaca. |
|                        | Bergantin Goleta |                     | "          | 1868                 | Cádiz                     |                         | Madera                      | 91           | 23     | 12     |         |       |        | 121       |       | Manuel Lloret.                       | 14                    | Cambió su matrícula á la Habana en 1878.                                |
|                        |                  |                     |            |                      |                           |                         | "                           |              |        |        |         |       |        |           |       | Juan Antonio García y Madrid.        | 10                    |                                                                         |
| 72                     |                  |                     |            |                      |                           |                         |                             |              |        |        |         |       |        | 17,687    |       |                                      | 931                   |                                                                         |

BUQUES MATRICULADOS EN CÁDIZ DESDE 1868 A 1878.

|              |                  |     |       |      |                |      |        |     |        |        |       |      |      |       |  |                             |    |                                |
|--------------|------------------|-----|-------|------|----------------|------|--------|-----|--------|--------|-------|------|------|-------|--|-----------------------------|----|--------------------------------|
| J. Morales   | Bric-Barca       |     | Cádiz | 1871 | Inglaterra     |      | Madera |     |        |        | 31,09 | 7,08 | 3,89 | 207   |  | J. Morales Borrero y comp.ª | 12 |                                |
| Gaya         | Bergantin        |     | "     | 1872 | Rivadeo        | 1857 | "      |     |        |        | 27,06 | 7,48 | 3,81 | 191   |  | Francisco Lladro.           | 10 |                                |
| Mazzepa      | Vapor            | 50  | "     | 1872 | Inglaterra     |      | Hierro |     |        |        | 24,28 | 4,95 | 2,74 | 114   |  | Pedro Marroquin Sapolino.   | 12 | Remolador de bahia.            |
| Alegria      | Id.              | 55  | "     | 1873 | Id.            |      | "      | 134 | 20 1/2 | 11 1/2 |       |      |      | 152   |  | L. y H. Alcon.              | 14 | De cabotaje.                   |
| Anita        | Id.              | 40  | "     | 1874 | Id.            |      | "      | 112 | 23     | 10 1/4 |       |      |      | 125   |  | Antonio Millan.             | 7  | " " de dentro de la Provincia. |
| Cádiz        | Bergantin Goleta |     | "     | 1874 | Estados-Unidos |      | Madera |     |        |        | 29,48 | 6,89 | 3,73 | 156   |  | J. Morales Borrero y comp.ª | 12 |                                |
| James Haynes | Vapor            | 180 | "     | 1875 | Inglaterra     |      | Hierro |     |        |        | 36,08 | 5,78 | 3,04 | 236   |  | Pedro Marroquin y Sapolino. | 14 | " " de Cádiz á Gibraltar.      |
| 7            |                  |     |       |      |                |      |        |     |        |        |       |      |      | 1,181 |  |                             | 81 |                                |
|              |                  |     |       |      |                |      |        |     |        |        |       |      |      |       |  |                             |    |                                |

BUQUES PERTENECIENTES A LA PROVINCIA DE CÁDIZ PROCEDENTES DE LOS MATRICULADOS HASTA 1868.

|                    |          |  |       |      |                   |      |        |     |    |    |       |      |      |     |  |                             |    |  |
|--------------------|----------|--|-------|------|-------------------|------|--------|-----|----|----|-------|------|------|-----|--|-----------------------------|----|--|
| Alianza            | Corbeta  |  | Cádiz | 1838 |                   | 1838 | Madera |     |    |    | 32,82 | 6,73 | 3,80 | 228 |  | J. Morales Borrero y comp.ª | 10 |  |
| Asencion (a) Apolo | Fragata  |  | "     | 1854 | Sevilla           | 1854 | "      |     |    |    | 33,05 | 8,62 |      | 366 |  | Miguel M. de Pinillos.      | 12 |  |
| Quica              | Corbeta  |  | "     | 1855 | Puerto Sta. María | 1855 | "      | 113 | 25 | 13 |       |      |      | 202 |  | Federico Rudolph.           | 10 |  |
| Luis               | Pallebot |  | "     | 1860 | Cádiz             | 1860 | "      |     |    |    | 20,51 | 5,38 | 2,68 | 57  |  | Manuel Cadarso.             | 6  |  |



# IMPORTACION DE EUROPA Y AFRICA.

EN

|                             | BANDERA NACIONAL. | BANDERA EXTRANJERA |
|-----------------------------|-------------------|--------------------|
| 1865. . . . . Escudos.      | 731.592           | 357.240            |
| 1866. . . . . Id.           | 506.053           | 280.587            |
| 1867. . . . . Id.           | 476.234           | 235.367            |
| 1868. . . . . Id.           | 519.043           | 264.056            |
| <hr/>                       |                   |                    |
| 1875.                       |                   |                    |
| Derecho de arancel. . . . . | 758.928' 23       | 846.486' 50        |
| Id. transitorio. . . . .    | 11.692' 72        | 59.831' 29         |
| 50 por 100. . . . .         | 5.880' 09         | 29.916' 10         |
| PESETAS. .                  | 776.509' 04       | 936.233' 89        |
| <hr/>                       |                   |                    |
| 1876.                       |                   |                    |
| Derecho de arancel. . . . . | 1.045.631' 21     | 1.023.916' 26      |
| Id. transitorio. . . . .    | 17.795' 25        | 90.042' 16         |
| 50 por 100. . . . .         | 4.237' 67         | 19.848' 12         |
| PESETAS. .                  | 1.067.664' 13     | 1.133.806' 54      |
| <hr/>                       |                   |                    |
| 1877.                       |                   |                    |
| Derecho de arancel. . . . . | 957.770' 73       | 1.169.013' 80      |
| Id. extraordinario. . . . . | 31.326' 70        | 161.760' 21        |
| Id. transitorio. . . . .    | 33.268' 75        | 143.666' 68        |
| Recargo municipal. . . . .  | 5.753' 81         | 9.270' 14          |
| PESETAS. .                  | 1.030.119' 99     | 1.483.710' 83      |
| <hr/>                       |                   |                    |
| 1878.                       |                   |                    |
| Derecho de arancel. . . . . | 806.299' 46       | 993.851' 21        |
| Id. extraordinario. . . . . | 49.339' 05        | 233.525' 21        |
| Id. transitorio. . . . .    | 29.434' 51        | 90.973' 70         |
| Recargo municipal. . . . .  | 20.138' 30        | 16.850' 23         |
| PESETAS. .                  | 905.211' 32       | 1.335.200' 35      |

